

## РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ

В. П. РЕШЕТИЛО, д-р. екон. наук, проф.

зав. кафедри економічної теорії та міжнародної економіки

Д. Ю. РИЖЕВСЬКА, магістр

*Харківський національний університет міського господарства*

*імені О. М. Бекетова, м. Харків*

В економічній літературі термін “інфраструктура” вперше з’явився 1966 року в роботах американського економіста П. Розенштейна-Родана. Він запозичив цей термін з військового лексикону. Він запропонував ділити інфраструктуру на виробничу і соціальну. Незважаючи на значне поширення терміну, однозначного визначення в літературі немає. За іншими джерелами поняття “інфраструктура” вперше з’явилося у працях А. Маршалла і Д. Кларка. Вони встановили, що суспільні витрати на виробництво товарів значно перевищують витрати індивідуальних виробників. Різницю між цими витратами вони назвали “соціальним накладним капіталом”, а ефект його присвоєння – “зовнішньою економією”, тобто економією, яку дістають через присвоєння корисного ефекту від діяльності інфраструктурних галузей.

Сукупність галузей інфраструктури, що історично склалася з розвитком продуктивних сил і територіальним поділом праці є результатом людської праці, “капіталом” території, її “кровоносною системою”. Капіталомісткі об’єкти інфраструктури можуть економити капіталовкладення при подальших матеріальних і трудових витратах на виробництво. Тому територія з добре розвиненою інфраструктурою сприятливіша для розміщення промислових підприємств порівняно з неосвоєними районами. Багато країн і навіть цілих регіонів світу (Європа) отримали свій сучасний високий економічний розвиток лише завдяки розвитку інфраструктури.

Важливою особливістю інфраструктури є її гнучкість. Розвинена інфраструктура здатна швидко реагувати на зміну умов виробництва і життя населення. Наприклад, якщо змінюється напрям транспортних потоків при імпорті сировини, то територія з добре розвинутою інфраструктурою може переорієнтуватися на новий напрямок постачання. Інфраструктура може бути стимулятором або стабілізатором територіальної структури господарства. Незначні іноземні інвестиції в економіку України сьогодні зумовлені саме недостатнім розвитком транспортної, ринкової та інформаційної інфраструктури.

Інфраструктура не тільки прискорює (сповільнює) процеси суспільного виробництва, поліпшує умови життя суспільства, а і матеріалізує результати людських знань. Вона може виступати як джерело отримання інформації і водночас слугувати для перевірки наукових відкриттів. Тому вона є важливим чинником прискорення соціально-економічного розвитку території.

Чим більше розвинуті регіональні транспорт, зв'язок, енергетичне господарство, водопостачання, будівельні індустрія, складська мережа, тим вища, за незмінних інших умов, очікувана норма чистого прибутку в сфері матеріального виробництва. Це зумовлює приплив капіталу в регіон і в кінцевому підсумку – його економічне зростання.

Особливим видом інфраструктури є ринкова. Кожен з її елементів має досить чітке територіальне забарвлення. В Україні її розвиток гальмується невизначеністю економічних та політичних орієнтирів внутрішньої політики.

Одним із головних показників розвитку інфраструктури країни є загальна кількість інформації по ній, яка наводиться у довідниках. Особливе місце у складі виробничої інфраструктури займає *енергетична інфраструктура*. Вона включає в себе комплекс об'єктів і споруд електро-, тепло- і газопостачання, а також підприємства і організації, які виконують сукупність робіт енергоінфраструктурного профілю: проекти, будівельні, монтажні, пусконаладжувальні, ізоляційні, ремонтні, збутові. Стрижень комплексу енергетичної інфраструктури – енергетичні об'єкти і споруди, електростанції, лінії електропередач, знижувальні трансформаторні підстанції, мережі магістральних і розподільчих газопроводів, газорозподільні станції, котельні, теплопроводи та ін. У результаті експлуатації цих об'єктів забезпечуються потреби суспільства у певних видах енергії. Окремі види енергоінфраструктурних робіт пов'язані з обслуговуванням енергетичних об'єктів. Зокрема, цим займаються підрозділи відповідних організацій, або і окремі організації. Відомче регулювання енергетичної інфраструктури не завжди враховує функціональне призначення інфраструктурної діяльності. Кожне відомство має свої інтереси і часто не узгоджує їх з інтересами відомств, які управляють суміжними підрозділами. Тому висока ефективність діяльності окремих підрозділів ще не свідчить, що потреби споживачів у продукції і послугах задоволені. Тому в Україні на перехідному етапі перебудови енергоінфраструктури є необхідним спрощення і впорядкування організаційних структур управління, приведення їх у відповідність з вимогами ринкових відносин.

До провідних галузей виробничої інфраструктури належить і *транспортний комплекс і зв'язок*. Завдання щодо їх розвитку встановлюються у щорічних програмах економічного і соціального розвитку області за такими формами (додаток).

Транспортна система регіону дає змогу краще використати наявні на території ресурси, повніше задовольнити потреби господарського комплексу у перевезеннях. До транспортної системи належать: транспортні засоби, шляхи і споруди, що входять до галузевих видів транспорту, засоби технічного забезпечення функціональної готовності транспортної техніки, будівництво і забезпечення експлуатаційної готовності транспортних шляхів і споруд, система управління транспортними процесами і галузями транспортного комплексу.

Питання функціонування транспортних систем окремих регіонів України, погодження галузевого та територіального управління транспортом, госпрозрахункових взаємовідносин транспортних підприємств з територіальними органами потребують детальніших досліджень. Одним із методів оптимізації транспортної інфраструктури є складання транспортних балансів регіонів і окремих галузей, створення сітьових моделей потреб господарства у перевезеннях.

## **ДО ПРОБЛЕМИ ЗАЛУЧЕННЯ ІННОВАЦІЙ В РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ**

Л. І. ПРОНКІНА, канд. екон. наук, доц.  
проф. кафедри економіки та обліку

*Харківський торговельно-економічний інститут Київського національного торговельно-економічного університету, м. Харків*

Українське суспільство, яке обрало інноваційний шлях розвитку, ставить стратегічні цілі щодо прискорення технологічного розвитку економіки нашої країни, підвищення її конкурентоспроможності та інноваційності, «...що вимагають негайних та ефективних заходів, спрямованих на збереження наявного науково-технологічного потенціалу країни та підвищення ефективності його використання для подолання кризових явищ, що мають місце в економічному та соціальному розвитку» [1].

Згідно з Законом України про інноваційну діяльність, він визначає правові, економічні та організаційні засади державного регулювання інноваційної діяльності в країні, встановлює форми стимулювання державою інноваційних процесів і спрямований на підтримку розвитку економіки України інноваційним шляхом.

Згідно із цим Законом державну підтримку одержують суб'єкти господарювання всіх форм власності, що реалізують в Україні інноваційні проекти, і підприємства всіх форм власності, які мають статус інноваційних.

У цьому Законі наведені нижче термін, який вживаються в такому значенні: інновації – новостворені (застосовані) і (або) вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва і (або) соціальної сфери [2].

Й. Шумпетер дає визначення інновацій наступним чином: інновації – це комерційне впровадження нової продукції чи нових засобів виробництва[3].